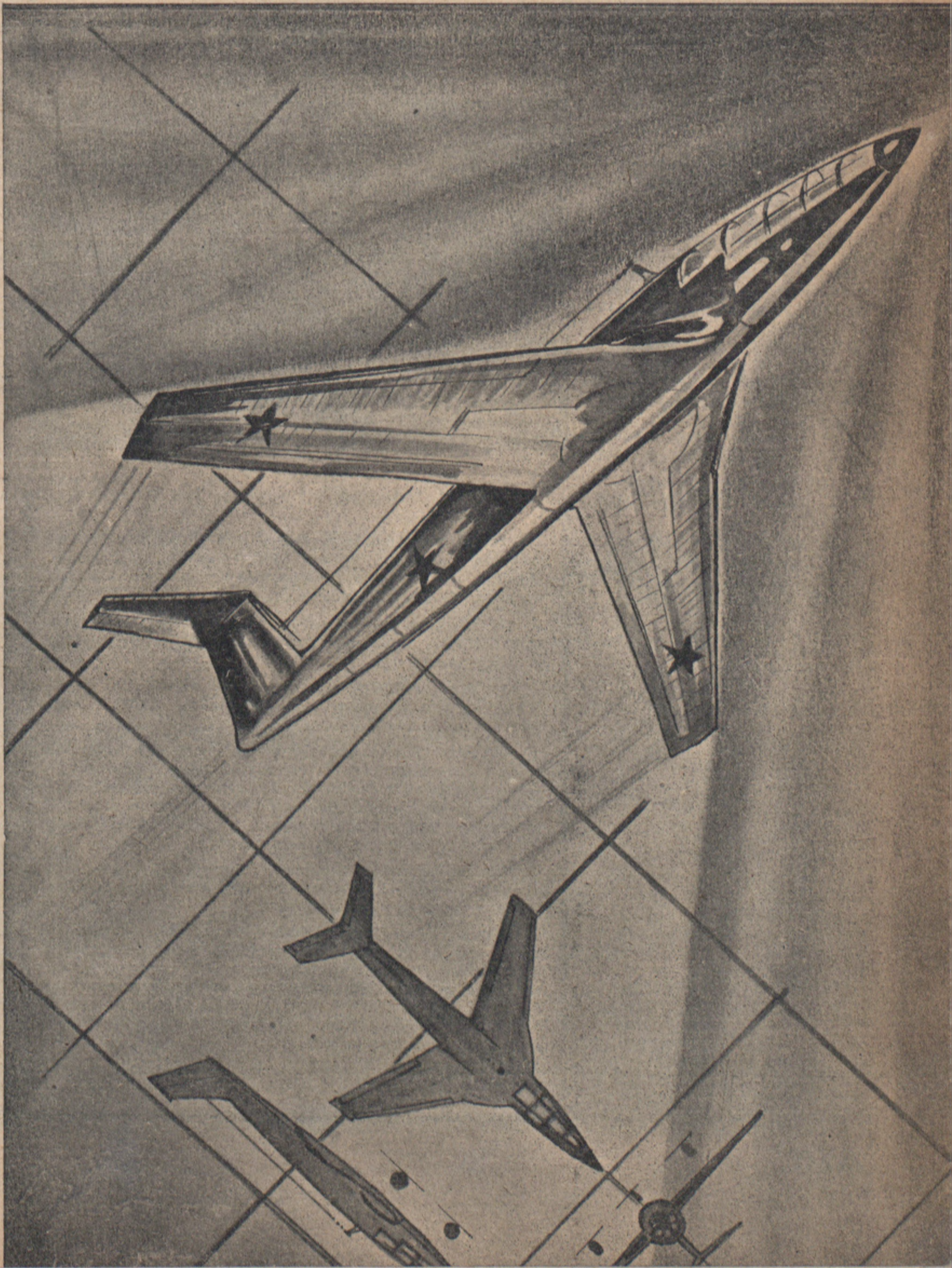
SKRZYDŁA i MOTOR

tygodnik młodzieży lotniczej

ROK IV Nr 42 (174)

11 – 18 PAŹDZIERNIKA 1949



SAMOLOTY Z GWIAZDĄ

MIECZYSŁAW SKOWROŃSKI

Opowiadanie z czasów minionej wojny

...Nie jestem literatem, piszę po raz pierwszy coś do druku. Wiem jednak, że „nie święci garnki lepią", a wspomnienie, które opisałem, długo nie dawało mi spokoju. Napisałem to krótkie opowiadanie na podstawie moich przeżyć...

* * *

Jest środa. Siedzę w domu i... męczę się nad złączeniem skrzydeł modelu szybowca. Naraz... co to? Jakiś obcy, nieznany mi warkot silnika lotniczego. To nie jest samolot niemiecki! Wychodzę więc popatrzeć. Będąc już na progu słyszę huk. Podnoszę głowę do góry i widzę jak prawie nade mną dwa samoloty z gwiazdą kolejno nurkują na dworzec. Jaki to może być typ — przechodzi mi przez myśl. Porzucam okazję oglądania cudownego widoku, jaki dają nurkujące maszyny i pędzę do domu, by zajrzeć do sylwetek samolotów. Jest? Tak to ten. Te sławne „peszki". Gdy wypadłem na dwór z fotografią w ręku, w oddali niknęły już sylwetki samolotów.

* * *

Był to wstęp do wydarzeń, które odegrały się później.

Jest piątek. Pobliskie okopy zapełniają się żołnierzami w nienawistnych zielonych mundurach. W pełnym ekwipunku bojowym z trzech stron domu zajeżdżają cztero - lufowe działka automatyczne (podobno miały specjalne urządzenia naprowadzające na cel). Z czwartej strony o pięćset metrów dalej jest ustawiona bateria ciężkich dział przeciwlotniczych.

Nad miastem patroluje niemiecki FW-189 w towarzystwie myśliwców. Nagle znika dwukadłubowiec, znikają myśliwce, robi się śmiertelna cisza. Na horyzoncie pojawiają się dwie sylwetki samolotów i słychać daleki jeszcze, lecz znany mi warkot. Są już na wysokości naszego domu. Odzywa się artyleria. Maszyny robią gwałtowny skręt, nabierają wysokości. Nie trudno je poznać — to sławne „Jaki". Jeden z nich dostał się w ogień czterolufowego działka. Widać, jak cztery różowe nitki liżą kadłub.

Z samolotu sypią się jakieś strzępy blachy. Lecz drugi pilot czuwa. Gwałtownie nurkuje na stanowiska artylerii, która teraz nie wie gdzie strzelać. Czy w ten co bliżej, czy w ten co już raz dostał. Ostatecznie nie trudno się domyśleć, że nie strzelali w żaden. Lotnicy nie czekali, aż się artylerzyści namyślą. Samoloty z gwiazdą zaczęły się oddalać.

Po upływie godziny powraca nowa dwójka. Artyleria znów otwiera ogień, lecz oto nagle pojawia się zgraja myśliwców niemieckich. Samoloty z gwiazdą przyjmują walkę. Artyleria umilkła. Cały czas doskonale widziałem walczące samoloty. Jeden z dwójki dostał się w pierścień myśliwców niemieckich. Drugi z furią rzuca się z zewnątrz na krąg samolotów wroga. Widzę wyraźnie, jak z jego skrzydeł trysnęła smuga ognia. Wkrótce wrogie samoloty rozpryskują się. Dwójka jest znów razem. Rzecz ciekawa — w pewnej chwili jednemu Niemcowi odpada pokrywa kabiny. Po chwili samolot ten oddala się w kierunku poligonu, tracąc gwałtownie wysokość.

Walka powietrzna trwa dalej. Jest to jedno kłębowisko krzyżujących się samolotów. Maszyny z gwiazdą odróżniam doskonale. O Boże! Skrzydła jednego „Jaka" zaczynają dymić. Wkrótce końce skrzydeł odleciały zupełnie, a z kadłuba buchnęły kłęby dymu. Pilot skacze ze spadochronem. Teraz popisuje się artyleria, strzelając do wiszącego lotnika. O zgrozo! Chciałoby się zdusić każdego Niemca. Nareszcie! Lotnik dotknął nogami lodu. Widać, że jest ranny. Szkopy boją się jednak podejść. Strzelają tylko do niego z daleka. Wreszcie wchodzą na lód. Pilot zdrową ręką wyciąga rewolwer. Trafia pierwszego Niemca. To ukróciło jego męki. Posypały się nowe serie z automatów i lotnik, podziurawiony kulami, osunął się bezwładny na lód. Walczył do końca...

* * *

Dzisiaj, gdy tylko przechodzę w pobliżu cmentarza, idę zawsze popatrzeć na grób bohaterskiego lotnika. Na białym krzyżu jest umieszczona fotografia młodego porucznika — PILOTA LOTNICTWA ZSRR. Twarz jest spokojna, oczy jak u każdego lotnika, przenikliwe, o śmiałym spojrzeniu. Gdy spoglądam na tę mogiłę, uświadamiam sobie jak wiele ofiar kosztuje zwycięstwo i że chociaż nie każda walka kończy się zwycięstwem fizycznym — to zwycięzcą moralnym był właśnie ten młody pilot, co potrafił walczyć do końca. Zwyciężył, bo walczył o słuszną sprawę: o to, ażebyśmy dziś mogli w spokoju żyć i pracować.

PAMIĘCI BOHATERÓW



Foto: WAF

Przed czterema laty, w marcu 1945 r., dywizje radzieckie i polska I Brygada Pancerna im. „Bohaterów Westerplatte" toczyły z Niemcami zacięte walki o wyzwolenie Gdyni i Gdańska.

W walkach udział wzięły silne formacje lotnictwa radzieckiego, wspierając z powietrza natarcie polskiej brygady pancernej.

Naloty radzieckie na stanowiska niemieckie trwały noc w noc od początku marca 1945 r. aż do chwili zdobycia Gdyni i Gdańska.

W dniu 28 marca czołgi polskie, którym drogę torowały naloty bombowe lotnictwa radzieckiego, zajęły Gdynię. Dnia 30 marca wzięto szturmem Gdańsk. Radzieccy lotnicy pomogli polskim pancerniakom w uwolnieniu naszych portów i razem pomścili bohaterskich polskich obrońców wybrzeża z r. 1939.

W walkach o wyzwolenie Gdyni i Gdańska poległo wielu radzieckich lotników, dając świadectwo braterstwu broni dwóch narodów.

Niedawno w Gdyni odbyło się uroczyste przeniesienie z polowych mogił na cmentarz Redłowski zwłok 2 radzieckich lotników, którzy zginęli w walkach o wyzwolenie miasta. Na cmentarzu odbyły się uroczystości żałobne, w których wzięły udział liczne delegacje organizacji politycznych, młodzieżowych, społecznych i wojska. Na mogiłach lotników złożono ponad 200 wieńców.

MICHAŁ WASILCZENKO

W tablicy rekordów międzynarodowych, zatwierdzonych przez FAI, w kategorji modeli wodnopłatów z napędem silnikowym, posiadaczem rekordu odległości lotu, wynoszącej 58.843 km, jest radziecki modelarz, Michał Wasilczenko.

Interesuje Was zapewne, kim jest Wasilczenko, jak rozpoczął swoją drogę w małym lotnictwie i jak pracuje obecnie modelarz, którego nazwisko znane jest w całym świecie.

Będąc na tegorocznych zawodach w Silikatnaja miałem okazję porozmawiać z nim. Prosiłem go, by opowiedział coś o sobie.

Urodził się w r. 1922 na Ukrainie. Pierwszy raz zetknął się z lotnictwem mając 10 lat. Na okres lat trzydziestych przypada właśnie największy rozwój lotnictwa sportowego w ZSRR. W całym kraju powstaje gęsta sieć aeroklubów. W r. 1932 Michał Wasilczenko wraz z bratem Włodzimierzem buduje pierwszy model latający. Rok ten stał się przełomowym w jego życiu. Mając lat 11 startuje po raz pierwszy w zawodach modelarskich w Dniepropietrowsku. W r. 1934 uczestniczy już z modelem szybowca w zawodach republikańskich na Ukrainie.

Pierwszy model z silniczkiem buduje w r. 1937. Z tym modelem bierze już udział w zawodach Wszechzwiązkowych. Drogą systematycznej pracy ulepsza swój model uzyskując w r. 1939 40-minutowy czas lotu.

Wybucha wojna. Obaj bracia idą do wojska, by bronić kraju przed najazdem hitlerowskim. Michał Wasilczenko lata na szturmowcach — groźnych Ił-2. Lecz nawet na froncie nie zapomina o swoich zamiłowaniach do modelarstwa lotniczego. Na jednym z lotnisk przyfrontowych buduje ogromnego latawca o powierzchni 12 m² i przy jego pomocy przerzuca na drugą stronę frontu ulotki propagandowe. Za ten frontowy wyczyn modelarski otrzymuje Wasilczenko bojowe odznaczenie.



Michał Wasilczenko

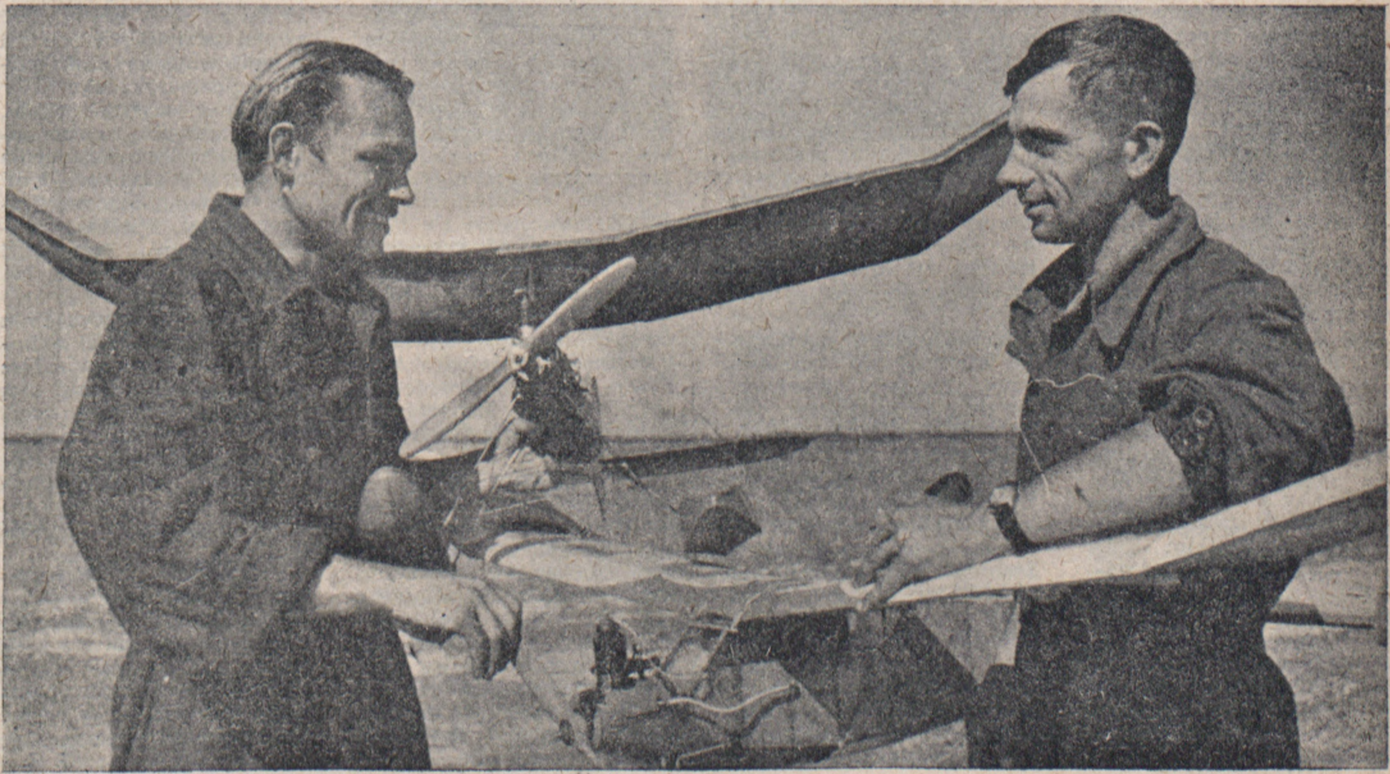
Po zakończeniu wojny studiuje przez rok na słynnej lotniczo-technicznej akademii im. Żukowskiego w Moskwie, a w r. 1947 powraca do swojej ulubionej pracy w małym lotnictwie. Pracuje na stanowisku inspektora modelarstwa lotniczego w Moskwie, nie zaniedbuje równocześnie własnych konstrukcji. W r. 1947 model jego uzyskuje wysokość ponad 5 000 m. Rekord nie może jednak zostać zatwierdzony, gdyż barograf „nawalił" i nie wykreślił pełnej krzywej lotu. Model przeleciał 156 km i przebywał w powietrzu ponad 8 godzin. Niestety, rekordowy czas lotu również nie został zatwierdzony z powodu braku oficjalnych dokumentów o czasie lądowania modelu.

W r. 1948 Michał Wasilczenko buduje swój pierwszy model „hydro". Po kilku miesiącach wytężonej pracy przychodzą pierwsze sukcesy. 21 czerwca model ustanawia pierwszy międzynarodowy rekord odległości lotu w tej kategorii: 36 kilometrów. W dwa miesiące po tym, na zawodach Wszechzwiązkowych, poprawia ten wyczyn, osiągając 58,842 km.

W I Zawodach Modeli Latających ZSRR i Państw Demokracji Ludowej, we wrześniu br. Wasilczenko uzyskuje bezkonkurencyjnie zwycięstwo w kategorii modeli hydro. Model jego, w trudnych warunkach lata 21 min., uzyskując trzykrotnie lepszy czas, aniżeli drugi po nim zawodnik węgierski, Gasko Matias.

„— Mam zamiar porzucić całkowicie modele hydro. Mój brat specjalizuje się w tej samej kategorii i nie ma sensu, żebyśmy rywalizowali ze sobą" — oświadcza z uśmiechem Michał Wasilczenko. — „Zresztą modele wodnopłatów zaczynają cieszyć się u nas wciąż rosnącą popularnością. Uważam, że spełniłem w tej dziedzinie swoje zadanie, zachęciwszy ogół modelarzy do budowy tego typu modeli".

Poniżej na zdjęciu: Obaj bracia, Michał (z lewej) i Włodzimierz, na zawodach w Silikatnaja w 1948 roku



Wasilczenko przerzuca się całkowicie na modele, sterowane przy pomocy radia. Pierwszy jego model tego typu oglądałem właśnie w Silikatnaja. Model zaopatrzony jest w silnik benzynowy o pojemności 10 cm^3 konstrukcji Pietuchowa. Całkowite urządzenie odbiorcze na modelu waży ok. 500 g. Nadajnik posiada moc 5 W. Model wykonuje samodzielny start, skręty, ósemki i lądowanie zgodnie z rozkazami przekazywanymi przez nadajnik.

Konstruktor nie jest jeszcze zadowolony z tych sukcesów. „— Trzeba jeszcze dużo poprawić, by model wykonywał wszystkie ewolucje, by zwiększyć zasięg działania radiostacji" — mówi.

Czemu zawdzięcza Michał Wasilczenko swoje sukcesy? — zadaję mu pytanie.

„— Podstawą sukcesów jest wszechstronna pomoc, jaką okazuje nam Państwo. Nasz socjalistyczny ustrój stworzył nam wszystkie warunki dla wspaniałego rozkwitu modelarstwa lotniczego. No i oczywiście — własna praca".

Tak jest — własna praca. Michał Wasilczenko umie pracować. Umie organizować pracę i umie cenić czas. Nie tylko zagłębia się w konstrukcję swoich modeli, ale również poważnie pracuje nad pogłębieniem swego wykształcenia. Michał Wasilczenko nie marnuje warunków, które stworzyła jemu i milionom młodzieży władza radziecka. Przeczytajcie poniżej, co sam Wasilczenko pisze o swojej pracy:

— „Upłynęło już 17 lat od czasu, gdy zbudowałem swój pierwszy model. Przez te lata przeszedłem drogę, którą kroczyło wielu naszych lotników: od modelu do szybowca, od szybowca do samolotu. Modelarstwo pomogło mi osiągnąć cechy, wymagane od każdego lotnika: dokładne obliczenie i dobre oko. Będąc w czasie ostatniej wojny początkowo technikiem lotniczym a potem lotnikiem przekonałem się jeszcze raz, jak wiele korzyści daje modelarstwo lotnicze.

Modelarstwem zajmuję się także obecnie. Jest rzeczą jasną, że nas, starszych modelarzy nie mogą zadowolić zwykłe, proste modele. Dążymy do tego, by wnieść w nasze małe lotnictwo radzieckie mistrzostwo, by zdobyć wszystkie międzynarodowe i światowe rekordy.

Przed wojną budowałem modele lądowe z silniczkiem, a obecnie przerzuciłem się na bardziej skomplikowane modele wodnopłatów. W roku 1948 jeden z moich modeli osiągnął międzynarodowy rekord odległości lotu. Startując z wody przebył odległość 36 km. Rekord ten był rezultatem wytężonej i długotrwałej pracy. Lecz nie zadowolił mnie ten sukces, a na odwrót — skłonił do jeszcze wydajniejszej pracy.

Przeszedł zaledwie miesiąc i już zdołałem poprawić własny rekord: model wodnopłata przeleciał 58 km 843 m.

Oba te rekordy zostały zatwierdzone jako rekordy międzynarodowe i do dziś dnia nie zostały przez nikogo pobite.

Od dawna pociągała mnie myśl zbudowania modelu silnikowego, sterowanego w czasie lotu przy pomocy radia. Myśl oczywiście bardzo trudna i skomplikowana w realizacji, lecz nadzwyczaj pociągająca. Wiele, bardzo wiele trzeba było wysiłku i pracy, by taki model zbudować. Często trzeba było zwracać się o radę i pomoc do doświadczonych inżynierów i konstruktorów. W poszukiwaniu rozwiązania problemów, na które napotykałem przy budowie modelu, przeczytałem nie mało literatury fachowej i technicznej. W końcu zbudowałem swój model, sterowany przy pomocy radia.

Rozpoczęły się próby. Były to dni największego napięcia i obaw, najsilniejszych przeżyć i ogromnej radości. Model pomyślnie przeszedł wszystkie próby. Startowałem z nim na XVIII Wszechzwiązkowych Zawodach.

Rekordy nie stanowią celu naszej pracy. Są one tylko etapem na drodze do nowych, coraz większych osiągnięć. Z tego punktu widzenia oceniamy my, modelarze radzieccy, nasze sukcesy".

U 235 SŁUŻY LUDZKOŚCI

W roku 1945 na Hiroszimę i Nagasaki spadły amerykańskie bomby atomowe. Świat dowiedział się o straszliwych spustoszeniach, jakie powstały w tych dwóch japońskich miastach wskutek eksplozji.

Zniszczenie za pomocą bomb atomowych Hiroszimy i Nagasaki nie było wcale wywołane koniecznością wojny USA z Japonią, gdyż w tym czasie Japonia była już prawie pokonana — przede wszystkim przez Armię Radziecką. Zrzucenie bomb atomowych na miasta japońskie, tak samo jak później pamiętne wszystkim próby skuteczności bomby atomowej (nawiasem mówiąc nieudane) na Bikini były tylko chęcią zademonstrowania, pokazania całemu światu, iż tylko i wyłącznie Ameryka jest posiadaczem broni atomowej.

Imperialiści amerykańscy byli przekonani, że tylko oni posiadają tajemnicę wyzwalania energii atomowej. Nie chcąc wykorzystać jej w celach pokojowych zaczęli grozić bombą atomową wszystkim krajom, dążąc do podporządkowania ich swojej polityce. W roku 1947 nastąpiło coś, co wytrąciło ich z równowagi: minister Związku Radzieckiego, Mołotow, oświadczył, że tajemnica bomby atomowej... wogóle nie istnieje.

Imperialiści sądzili, że są to tylko przechwałki ze strony Związku Radzieckiego. Ze zdwojoną siłą przy pomocy reakcyjnej prasy i radia w dalszym ciągu usiłowali grozić milionom ludzi na świecie strasznymi skutkami użycia bomby atomowej. Ostrze tych ataków skierowali już wyraźnie przeciwko Związkowi Radzieckiemu i krajom demokracji ludowej.

Polityka zastraszenia nie odniosła jednak skutku. Ludzie w Związku Radzieckim i krajach demokracji ludowej spokojnie pracowali nad odbudową swych zniszczonych przez wojnę krajów, nad rozwojem życia gospodarczego i kulturalnego, nie myśląc wcale o groźbie amerykańskiej bomby.

Żadne z państw demokracji ludowej ani tym bardziej Związek Radziecki nie dały się zastraszyć: nie podporządkowały swojej polityki pokoju i budowy — wojennej, grabieżczej polityce kilku imperialistów.

Imperializm amerykański poniósł sromotną porażkę. Szantaż bomby atomowej nie odniósł skutku. Zrozumieli to podżegacze wojenni z Nowego Jorku i Waszyngtonu i aby pokryć czymś bankructwo swych planów, ogłosili światu: „Związek Radziecki posiadł tajemnicę bomby atomowej!"

Oświadczenie amerykańskie miało na celu wywołanie na świecie uczucia grozy i strachu przed radziecką bombą atomową. Podżegacze wojenni spodziewali się, że uda im się wmówić w ludzi, jakoby Związek Radziecki groził światu swą bombą atomową.

W związku z tym Agencja TASS ogłosiła z upoważnienia rządu radzieckiego komunikat, w którym stwierdza, że na terenie ZSRR prowadzone są prace budowlane na wielką skalę, które wymagają dokonywania wielkich wybuchów przy użyciu najnowszych środków technicznych. W ZSRR opracowuje się plany użycia energii atomowej przy rozsadzaniu olbrzymich skał, przy budowie kopalń, wielkich tam na rzekach i przy usuwaniu przeszkód terenowych w budowie dróg. Budownictwo socjalistyczne korzysta z najnowszych zdobyczy nauki.

Równocześnie przedstawiciel ZSRR na zgromadzeniu Organizacji Narodów Zjednoczonych, minister Wyszyński, otwarcie zdemaskował zbrodnicze, wojenne cele polityki anglosaskich imperialistów, stawiając jako jedyny cel swej pokojowej polityki — użycie energii atomowej dla dobra ludzkości. Rząd radziecki przez usta swego ministra zaproponował zniszczenie całego zapasu bomb atomowych przez te państwa, które je posiadają, oraz zażądał międzynarodowej kontroli nad energią atomową. Jeszcze raz min. Wyszyński podkreślił to, co dla wszystkich jest dziś jasne, że mimo posiadania tajemnicy bomby atomowej, Związek Radziecki ani na jotę nie zmieni swojej polityki pokojowej i potępił wojenną propagandę angloamerykańską.

Pragnąc szczerze pokoju, rząd radziecki zaproponował zawarcie porozumienia między pięcioma wielkimi mocarstwami: Stanami Zjednoczonymi, Wielką Brytanią, Chinami, Francją i Związkiem Radzieckim.

* * *

W Międzynarodowym Dniu Walki o Pokój (2.X) miliony ludzi pracy na całym świecie manifestowały swą niezłomną wolę walki o utrzymanie pokoju i o prawo do spokojnej pracy.

Woli tej nie złamią żadne wysiłki angloamerykańskich podżegaczy wojennych.

Utrzymanie i zabezpieczenie pokoju leży w mocy wszystkich ludzi pracy. Na straży pokoju stoi Związek Radziecki, a wraz z nim państwa demokracji ludowej i wszyscy ludzie postępu na całym świecie.

J. Z.

ODZNACZENIA W LOTNICTWIE

Za ofiarną pracę w budowie naszego ludowego lotnictwa Prezydent RP, Bolesław Bierut, w związku ze Świętem Lotnictwa Polskiego, odznaczył Krzyżami Zasługi czterech pracowników instytucji lotniczych:

Włodzimierz Humen — Dyrektor Nauk w Centralnej Szkole Instruktorów Szybowcowych, Kierownik Wydziału Wyszkolenia IS-u, członek Komisji Sportowej ARP, wiceprezydent FAI, wybitny teoretyk naszego szybownictwa odznaczony został Złotym Krzyżem Zasługi za prace naukowe w dziedzinie szybownictwa.

Adam Dziurzyński—Kierownik Szkoły Szybowcowej Żar, odznaczony został Srebrnym Krzyżem Zasługi za całokształt pionierskiej pracy, wniesionej w odbudowę urządzeń szkoły na Żarze — stolicy naszych szybowników oraz za długoletnie prace przy szkoleniu pilotów szybowcowych.

Leon Powsiński — Kierownik wyszkolenia silnikowego w Aeroklubie Warszawskim odznaczony został Srebrnym Krzyżem Zasługi za wieloletnią systematyczną pracę przy szkoleniu pilotów silnikowych oraz za wyszkolenie młodych pilotów sportowych Polski Ludowej.

Mieczysław Kuligowski— Szef mechaników Aeroklubu Warszawskiego, odznaczony został Srebrnym Krzyżem Zasługi za prace racjonalizatorskie w dziedzinie ulepszeń konstrukcyjnych w samolotach sportowych.

Szybką odbudowę naszego lotnictwa sportowego zawdzięczamy nowemu ustrojowi naszego kraju, zawdzięczamy pomocy, jaką Rząd Ludowy udziela lotnictwu sportowemu. To jednak, że lotnictwo sportowe idzie tak wielkimi krokami naprzód, zawdzięczamy przede wszystkim pracy naszych pilotów, instruktorów i działaczy lotnictwa. Nasze państwo ludowe ocenia pracę każdego człowieka. Wyróżnionych w pracy ludzi nagradza.

PREMIE ZA WYKONANIE PLANU LOTÓW

Ostatnio ARP przyznał aeroklubom regionalnym premie za wykonanie i przekroczenie planu lotów szybowcowych do rozdziału wśród najbardziej zasłużonych pracowników. Na łączną sumę 64 000 złotych premie otrzymały następujące aerokluby: Białostocki — 16 200 zł, Bielsko-Bialski — 12 600 zł, Ostrowski 8 400 zł, Kielecki— 7 800 zł, Podkarpacki — 7 500 zł, Poznański — 6 400 zł i Gdański — 6 000 zł.

Za wykonanie planu lotów silnikowych, zorganizowanie współzawodnictwa i sprawne przeprowadzenie treningów ARP przyznał dodatkową premię w łącznej wysokości 38 000 zł. Premię te otrzymały następujące aerokluby regionalne: Warszawski, Gdański, Kielecki, Krakowski, Kujawski i Podkarpacki. Jeszcze jeden dowód wyróżnienia za pracę.

AEROKLUBY



Włodzimierz Humen



Adam Dziurzyński



Leon Powsiński



Mieczysław Kuligowski

FINISZ AEROKLUBÓW

Trzeba stwierdzić, że Aerokluby pracują coraz lepiej. Mimo że zaczął się już październik i niektórzy mogliby pomyśleć, iż nadeszła pora zamknięcia lotów, to jednak tempo latania ani na moment nie słabnie. Świadczą o tym depesze, które prawie codziennie napływają do ARP. Coraz więcej klubów wykonuje miesięczny plan lotów szybowcowych i silnikowych. Jednym słowem, mimo jesieni aerokluby znajdują się na pełnym gazie. Finisz jest naprawdę wspaniały. Ale niech przemówią meldunki:

Sekcja Szybowcowa Aeroklubu Mieleckiego wykonała do 18 września br. 107,32% planu lotów szybowcowych za wrzesień; **Sekcja Szybowcowa Aeroklubu Śląskiego** do dnia 25 września br. wykonała wrześniowy plan lotów szybowcowych w 100%. Do 27 września br. **Aeroklub Podkarpacki wykonał**, jako piąty z kolei klub; **roczny plan lotów szybowcowych.** To się nazywa tempo pracy. Do 1 września br. Aeroklub Podkarpacki wylatał 58,9% rocznego planu. W samym tylko wrześniu Krośnianie wylatali więc 41,1% rocznego planu lotów szybowcowych. Wynik zasługuje na szczególne podkreślenie. Brawo Krosno! Również **Aeroklub Wrocławski** wykonał do 28 wrześnie br. miesięczny plan lotów szybowcowych.

Jeszcze 28 września br. Żarowi brakowało do wykonania rocznego planu lotów szybowcowych 20 godzin. Dwa dni później, tj. 30 września, br. Kierownik Szkoły, Dziurzyński, zameldował o wykonaniu przez Żar rocznego planu lotów szybowcowych (dokładnie o godzinie 14 minut 05).

Szlachetna walka o zwycięstwo w II okresie współzawodnictwa stała się niezwykle zacięta. Zwycięski klub będzie mógł być dumny. Finisz jest niezwykle emocjonujący. Każdy tydzień przynosi coraz to inne niespodzianki. Słusznie! Kiedy cały kraj wre pracą, wykonuje i przekracza normy, ustala rekordy budownictwa i produkcji, kiedy cała Polska zwiększa tempo pracy, przyczyniając się do zwycięstwa pokoju, lotnicy nie mogą pozostać w tyle.

J. Konieczny

3000 m WYSOKOŚCI NA „ŻURAWIU"

Dnia 12 września br., w ramach wyprawy doświadczalnej naszych szybowników do Nowego Targu, pilotka Irena Kempówna wraz z pasażerem Adamem Zientkiem osiągnęła na szybowcu typu „Żuraw" około 3 000 m wysokości. Start odbył się z holu za samolotem Po-2. Odczepienie szybowca nastąpiło na wysokości około 150 m. Lot trwał 2 godziny i 6 minut. Wynik powyższy będzie stanowił nowy rekord szybowcowy Polski w kat. II. szybowców dwumiejscowych, gdyż poprzedni rekord w tej kategorii, ustanowiony 27 lipca br. na Żarze przez Adama Zientka (pasażer J. Wawak) na „Żurawiu" i wynoszący około 3 400 m, nie został uznany z powodu wadliwego działania barografu. Z całego serca gratulujemy naszym szybownikom nowego wyczynu.

ARGUMENT, KTÓRY CHYBIŁ CELU

NOTATKI Z PODRÓŻY DO USA

JANUSZ PRZYMANOWSKI, mjr

Coraz szybciej rozwija się nasze lotnictwo, coraz śmielej i głośniej występujemy na polu międzynarodowym. Właśnie dzięki Waszej pracy — tysięcy polskich modelarzy, szybowników i pilotów sportowych — delegacja ARP gościła na Święcie Radzieckiego Lotnictwa w Moskwie, a półtora miesiąca później na 42 Generalnej Konferencji FAI i Narodowych Zawodach Lotniczych w USA.

Fakt ten, że zostaliśmy zaproszeni do ZSRR, że mieliśmy o czym mówić i czego bronić na konferencji FAI, to właśnie Wasza zasługa. Mój artykuł jest więc pewnego rodzaju meldunkiem, który z obowiązku winien jestem całej młodzieży lotniczej Polski Ludowej.

* * *

Delegatów aeroklubów 26 państw, którzy przybyli na Konferencję FAI, zaproszono w dniach 3, 4 i 5 września na National Air Races — Narodowe Zawody Lotnicze. Zawody te odbywają się rokrocznie na lotnisku znanego instytutu lotniczego NACA w Cleveland. Biorą w nich udział wszystkie rodzaje lotnictwa USA: lotnictwo wojskowe armii naziemnej i marynarki wojennej, komunikacyjne, prywatne, sportowe, cyrki lotnicze (piloci popisujący się za pieniądze akrobacją) i prototypy doświadczalne różnych firm lotniczych. Jak widzicie, na National Air Races można zobaczyć przekrój całości lotnictwa USA. Ponieważ każda firma chce jednocześnie zdobyć nabywców na swą produkcję, wszystkie najnowsze maszyny są starannie demonstrowane.

Zapytacie zapewne, dlaczego zaproszono nas na te Zawody, dlaczego zapłacono za nas bilety i wożono nas przez trzy dni autobusami na ten sam zasadniczo program, trwający codziennie prawie 6 godzin? Odpowiedź na te pytania dam Wam na końcu artykułu. Tymczasem przenieśmy się na lotnisko NACA, w dniu 3 września o godzinie 11 minut 30.

* * *

Po drodze spotykamy dużo aut, ale trybuny nie są zapełnione do końca i na próżno byłoby szukać tłumu okalającego lotnisko. Przestałem się temu dziwić w chwili, gdy przeczytałem cenę na bilecie (można za te pieniądze kupić niezłą parę butów). Widocznie organizatorzy przestrzegają zasady, że lepiej mało, ale drogo. „Kogo nie stać na zapłacenie takiej sumy, niech się nie patrzy". Założenie to jest słuszne z amerykańskiego punktu widzenia. Lotnictwo i tak jest dostępne tylko dla najbogatszych. Wystarczy tylko spojrzeć na kilka nazwisk członków komitetu organizacyjnego: dyrektorzy i właściciele fabryk, banków, trustów, spółek akcyjnych itd.

W tej chwili na lotnisku rozpoczyna się ruch. Na sygnał startowy od ziemi odrywa się kilka małych samolocików i na pełnym gazie, na wysokości 30 — 50 metrów poczyna krążyć nad czterema wieżami stojącymi na autach na lotnisku. To wyścigi Goodyear na dystansie 22.4 km. Jedno okrążenie wynosi... 2,8 kilometra.

Jaki sens wyszkoleniowy ma niebezpieczne tłoczenie się tylu maszyn na tak małym kręgu? Żaden. Rezultat tych wyścigów to „zarżnięcie" kilku silników i emocje żądnej wrażeń publiczności, a poza tym droga do zarobku dla właścicieli samolotów. Te wszystkie samolociki są prywatne i piloci są tylko dżokejami. Wszystkie nagrody w łącznej sumie 25 000 dolarów zagarną właściciele. Tak samo zresztą wygląda sprawa we wszystkich wyścigach, jakich będziemy świadkami.

A kto to jest Goodyear, którego imieniu poświęcony jest wyścig? Czy to jakiś sławny pilot, wynalazca, czy też konstruktor?

Nie, Smikarze. W tym kraju bardzo rzadko mówi się o człowieku i jeszcze rzadziej robi się coś dla człowieka. Goodyear to fabryka opon i dętek. Inne wyścigi noszą nazwę: Tinnerman Trophy Races (fabryka nowoczesnych zakrętek), Allisons Races (fabryka silników lotniczych), Sohio Races (przedsiębiorstwo posiadające tysiące benzynowni w USA) itp.

Wyścigi się skończyły. Słuchamy orkiestry firmy Sohio, a potem oglądamy „komiczne" (tak powiedziane jest w programie) popisy na jakimś Piper „Cub", który jeździ na jednym kole po ziemi, ląduje z przepadaniem i wykonuje głębokie skręty tuż nad ziemią.

Przelatują przed nami śmigłowce, znowu gra orkiestra Sohio i w powietrzu pojawia się „Wee Bee", — „najmniejszy samolot świata". Jakiemu praktycznemu celowi ma służyć „Wee Bee" (czytaj wi-bi) trudno się domyślić. W powietrzu wygląda ładnie, ale jest trudny w pilotażu i nie prawidłowy. Jako rozrywka dla bardzo bogatych i bardzo znudzonych kapitalistów jest całkowicie odpowiedni.

Znowu takie same wyścigi Goodyear, lot pokazowy samolotu treningowego „Mentor" z głośnymi reklamami firmy Beech Aircraft i głos ma lotnictwo wojskowe. Wojskowe samoloty śmigłowe i odrzutowe przylatują nad lotnisko po dokonaniu przelotu-wyścigu zorganizowanego przez Amerykańskie Towarzystwo Stali i Drutu.

W czasie, gdy maszyny lądują, przed trybunami z helikopterów wysiada po drabinkach desant piechoty. Dzielne wojsko rozchodzi się w tyralierę i z zimną krwią, postrzeliwując z cekaemów, szturmuje przez 15 minut piramidę z desek i płótna. Brawurowym szturmem piramida zostaje zdobyta i na jej szczycie trzech żołnierzy podnosi sztandar amerykański. Orkiestra gra hymn, publiczność wstaje. Nasuwa się tu nieodparcie porównanie z innym państwem, w którym w swoim czasie z e-



— „Lotnictwo jest siłą pokoju" — twierdzi generał—senator Vandenberg. Wiemy o jakim pokoju myśli pan Vandenberg, potrząsając pistoletem. Jeden z czołowych podżegaczy wojennych w cowboyskim kapeluszu krzyczy o „pokoju", jaki pragnęliby narzucić ludziom całego świata imperialiści amerykańscy.

Na straży pokoju stoi lotnictwo Związku Radzieckiego— potężna broń obronna, którego ludzie nie potrząsają bębenkowcami, a codzienną swoją pracą umacniają prawdziwy pokój.

krzykami „Heil Hitler!" robiono podobne pokazy... Patrzmy uważnie dalej...

A dalej znowu... Goodyear Trophy Race (już po raz trzeci) i nowy punkt programu: właścicielka fabryki perfum „Shining Hour" („Intymna godzina"), pani Jackelina Cochran, demonstruje nam najnowsze typy najmniejszych samolotów. Sens pokazu jest ten sam, co Wee Bee.

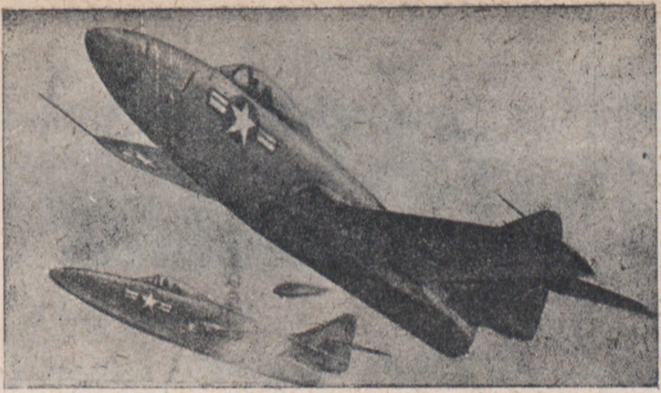
Teraz z kolei parada „Willisów" (?!), orkiestra Sohio i po raz pierwszy ładna akrobacja pilotki Betty Skelton na małym samolociku sportowym. Akrobacja wykonana jest na bardzo małej wysokości łącznie z figurami niesterowanymi i grozi śmiercią pilotce, ale czego się w Ameryce nie robi za dolary?

A teraz rozpoczyna się właściwy pokaz lotnictwa wojskowego. Na niebie pojawiają się szturmowce, bombowce i odrzutowce. Wykonują akrobację, imitują atak szturmowy, atak połączony ze zrzuceniem bomb do celu, a ciężkie B-36 i B-29 defilują nisko nad publicznością.

Pokaz ten wywołałby bezwątpienia duże wrażenie, gdybyśmy sześć tygodni temu nie widzieli Święta Lotnictwa Radzieckiego. Przyznam szczerze, że zasugerowany barwnymi ilustracjami amerykańskich czasopism lotniczych, spodziewałem się zobaczyć znacznie więcej. To, co widzieliśmy na National Air Races, powiedziało nam, jak daleko w tyle poza ZSRR pozostali amerykańscy konstruktorzy.

Najszybsze odrzutowce USA — Grumman „Panther" i P-86 „Sabre", są znacznie wolniejsze i mniej zwrotne od maszyn Mikojana i Łowoczkina, nie mówiąc już o radzieckich samolotach supersonicznych. Jeśli chodzi o akrobację — nie zobaczyliśmy nawet 60% tego, co widzieliśmy w Moskwie. Żaden z amerykańskich pilotów nie potrafił np. ostro wyrwać maszyny z lotu nurkowego. Były jednak pewne momenty, których nie widzieliśmy w Moskwie: pokazy mocy napastniczej, agresywnej lotnictwa. Amerykanie za wszelką cenę chcieli wykazać swym widzom, jak potężną **bronią napastniczą** jest lotnictwo.

W Moskwie znacznie lepsi piloci, na znacznie lepszych samolotach w jedynym wojennym fragmencie pokazu, pokazali nam jak potężną **bronią obronną** jest lotnictwo...



Oto myśliwiec odrzutowy Grummana „Panther", okrzyczany w głośnej reklamie jako najlepszy samolot USA. Piękne zdjęcie kolorowe zamieszczone w magazynie lotniczym reklamują firmę pana Grummana, ogłaszając jednocześnie „Panterę" jako najszybszy samolot świata. Tymczasem okazuje się, że „wspaniała Pantera" pod względem szybkości i zwrotności ustępuje seryjnym myśliwcom radzieckim

Sobotni pokaz zakończyły niesmaczne, cyrkowe łamańce „Królowej Niebios" (?), która zawieszona na linie pod śmigłowcem, gimnastykowała się na wysokości 70 metrów, przelot kanadyjskich „Vampire'ów" i naturalnie orkiestra Sohio.

O innych dniach nie muszę Wam opowiadać. Oglądaliśmy stale to samo w nieco zmiennym porządku i pod nieco innymi nazwami.

Warto wspomnieć tylko o dwu wypadkach, które miały miejsce w poniedziałek, 5 września.

...W wyścigu odrzutowców po zamkniętym kręgu brały udział cztery samoloty P-86. Jeden nie wystartował, drugi lądował przymusowo po dwu okrążeniach, trzeci usiłując wyjść na czoło, przegrzał silnik i kończył wyścig na zredukowanym gazie.

...W czasie wyścigu firmy Thompson (łopatki do turbin) zdarzył się śmiertelny wypadek. Jeden z najlepszych pilotów amerykańskich, zdemobilizowany oficer, stracił przytomność na wirażu. Samolot uderzył w domek robotniczy, zabijając kobietę i dziecko. Przyczyną śmierci pilota i jego wypadku był brak przeciwprzyśpieszeniowego kombinezonu. Pilot był „dżokejem" pani Jaqueline Cochran — fabrykantki perfum „Intymna godzina"...

* * *

Odpowiedź na postawione na początku pytanie potrafície już teraz dać sami: Pokaz bombowców i ataków szturmowych odrzutowców miał być argumentem w dyskusji zagadnień na FAI i to przede wszystkim argumentem pod naszym adresem, pod adresem delegatów państw demokracji ludowej. Amerykanie zapomnieli jednak, że my dobrze znamy nasze rosnące z dnia na dzień siły i... amerykański argument chybił celu...

Robotnicy w amerykańskim przemyśle lotniczym strajkują domagając się podwyższenia płac i stworzenia im odpowiednich warunków bytowania. Na zdjęciu strajkujące robotnice linii lotniczych „NAC" nie są widocznie zachwycone „wspaniałym" lotnictwem amerykańskim...



W SKRÓCIE

Z dużym żalem czasopismo amerykańskie „Aviation Week" stwierdza, że nowy radziecki myśliwiec odrzutowy Jakowlewa nie jest kopią amerykańskiego myśliwca Republic F-84.

„Nowy „Jak" — pisze „Avation Week" — jest samolotem wcześniejszym i lepszym technicznie. Znajduje się on na wyposażeniu jednostek liniowych, podczas gdy F-84 mają „na próbę" tylko niektóre dywizjony amerykańskie".

O, zgrozo! Nowy „Jak" nie jest również napędzany angielskim silnikiem Rolls-Royce „Nene" (jak to również usiłował wmówić swym rodakom minister), lecz ma swój własny radziecki silnik odrzutowy.

Minister lotnictwa brytyjskiego podał w parlamencie, że w Anglii stacjonuje obecnie ponad 90 amerykańskich samolotów bombowych typu B-29 „Superfortress". Gdy jeden z posłów Partii Pracy zapytał ministra w imieniu zaniepokojonej ludności, czy może zapewnić, iż jest to tylko pobyt czasowy, ten odpowiedział: „Niestety, nie mogę dać takiego zapewnienia".

Jeden z prezesów amerykańskiego towarzystwa fabryk lotniczych przewiduje, że do roku 1960 rakietowe pociski sterowane (bez pilota), niosące duży ładunek wybuchowy z szybkością do 1 600 km/godz, zastąpią ciężkie samoloty bombowe i pozwolą na osiągnięcie z dużą dokładnością każdego celu.

Pan prezes chyba zapomniał, że przeciwdziałanie pociskom kierowanym przez radio jest zawsze możliwe przy użyciu środków radiowych, zakłócających sterowanie, a nawet można przejąć pocisk przez stacje atakowanego i skierować go w rejon... nadawcy.

Jedno z francuskich czasopism lotniczych stwierdza, że szeroko reklamowana przez anglosasów teoria „decydującej roli działań anglo-amerykańskiego lotnictwa" w wojnie przeciwko Niemcom okazała się czystą abstrakcją, gdyż najsilniejsze jednostki lotnictwa niemieckiego zostały rozgromione nie w bazach niemieckich, ale podczas zaciętych walk powietrznych na froncie radziecko-niemieckim, gdzie piloci radzieccy zniszczyli podstawowe siły niemieckiej „Luftwaffe" (50 — 60 tysięcy samolotów).



POWIETRZNY EKSPRES

M. WODOPIANOW
Bohater Związku Radzieckiego

tłum. O. WINECKI

IV

Obok Sokołowskiego stoi już obserwator Lipatow, podając pilotowi pierwszy kompasowy kurs. Sokołowski kładzie maszynę na kurs, sprawdza kierunek i włącza pilota automatycznego.

Nisko pod samolotem przepływają oświecone wieczornym słońcem pola, łąki, lasy. Już Zagorsk z jego różowymi ścianami cerkwi i złoconą kopułą dzwonnicy. Mija jeszcze kilka minut — widać przemysłowy Aleksandrow, a za nim wielkie miasto Iwanowo.

Samolot stopniowo nabiera wysokości. Przecina Wołgę na wysokości 4 tysięcy metrów. Sokołowski daje polecenie:

— Włączyć hermetyzację, włączyć pompy powietrzne!

Po upływie godziny od chwili odlotu z Moskwy samolot mija miasto Kirow, pozostawiając je z południa. W ciągu następnej godziny powietrzny ekspres mija na wysokości 6 tysięcy metrów rzekę Peczorę. Tędy właśnie prowadzi najkrótsza linia, łącząca Moskwę z Dalekim Wschodem. Dalej linia ta wiodła poprzez góry Uralu, nieprzebyte lasy północnej Syberii i znowu „zniżała" się do trasy wielkiej syberyjskiej magistrali kolejowej.

Pasażerski gigant powietrzny miał do przebycia w ciągu kilku zaledwie godzin ponad 7 tysięcy kilometrów.

W kajucie centralnego punktu dowodzenia było zaledwie troje ludzi, śledzących uważnie za przebiegiem lotu — pierwszy pilot Sokołowski, obserwator Lipatow i mechanik Morozow. W sąsiedniej kajucie siedział, łowiąc kolejno radiogramy, radiotelegrafista Jabłoczkow. Funtow oglądał i sprawdzał kolejno silniki.

Kierowanie samolotem i pracą silników było całkowicie zautomatyzowane. Mądre przyrządy kontrolowały linię lotu i w wypadkach najmniejszego nawet zboczenia z wytkniętego kursu, odpowiednio ustawiały stery, kierując samolot z powrotem na właściwą drogę. Takie same automaty sprawdzały temperaturę paliwa, podawanego do dieslów, śledziły ich pracę, rejestrując najdrobniejsze odchylenie od normy.

W trzy godziny po wylocie z Moskwy samolot przeleciał nad rzeką Ob, różowiejącą w promieniach zachodzącego słońca. Pod samolotem można było jeszcze rozróżnić jednostajną szczecinę lasów, ciemniejącą w dali.

Wewnątrz samolotu jaśniało wszędzie światło elektryczne. Samolot wpłynął w nadciągającą ze wschodu noc.

Pilot automatyczny kierował samolotem. Nie istniało niebezpieczeństwo zderzenia z lecącymi naprzeciwko samolotami. Specjalne urządzenie radarowe nie tylko sygnalizowało zbliżanie się drugiego samolotu, ale nawet automatycznie zmieniało kurs, by uniknąć ewentualnego zderzenia.

Sprawdzając od czasu do czasu kurs Lipatow włączał radiolatarnię, wiodącą samolot dokładnie na miejscowość Wierchnie — Imbatskoje. Przekonawszy się, że wszystko jest w porządku, obserwator rozsiadał się wygodnie w fotelu, by w dalszym ciągu czytać ciekawy artykuł w gazecie.

W międzyczasie powietrzny ekspres przelatywał nad wijącą się rzeką Podkamiennaja Tunguska, zbaczając na południowy wschód. W dali za mętnym od obłoków horyzontem wschodziło słońce nowego dnia.

Samolot podążał do celu najkrótszą drogą, pozostawiając za sobą obszary ogarnięte syberyjską nocą.

Około godziny dwunastej według czasu moskiewskiego, a o szóstej według czasu miejscowego powietrzny ekspres minął jasno oświetloną słońcem rzekę Amur.

Kirejew spojrzał na ekran: czerwony punkcik — samolot jak gdyby rubin świecił w pobliżu niebieskiego obszaru jeziora Chanko. Władywostok był tuż tuż.

Samolot, tracąc szybkość, ślizgał się w kierunku w dali widocznych szczytów Suczanu. Widać już było Ocean Spokojny i piękne miasto — rozsypane na pagórkach śnieżnobiałe domy.

Zatoczywszy olbrzymi krąg nad miastem, Sokołowski skierował maszynę do zatoki Złoty Róg. Kierunek lądowania został już podany z ziemi drogą radiową.

Zaledwie samolot minął pierwszą podwodną radiolatarnię, dał się słyszeć ryk syreny. Oznaczało to, że wysokość lotu nie powinna przekraczać stu metrów. Drugi sygnał, nadany przez drugą radiolatarnię, nakazywał wyłączenie silników, co natychmiast Morozow uczynił.

Po chwili latająca łódź dotknęła powierzchni wody i, podnosząc olbrzymie słupy wody, pomknęła przez zatokę. Szybkość stopniowo maleje.

W stronę samolotu płynie szybko holownik. Podobnie jak w Moskwie bierze samolot na linę i po chwili gigantyczna maszyna stoi już przycumowana do specjalnej przystani obok dworca lotniczego. Setki ludzi wyszło na spotkanie powietrznego ekspresu. Reporterzy miejscowych gazet usiłują przeprowadzić wywiad z Kirejewem i innymi członkami załogi.

Kucharz Flegontycz, który wyszedł na brzeg, tym razem bez swojej białej czapki, nie uniknął również tej przyjemności. Właśnie wycierał łysinę ogromną zieloną chustką, kiedy podskoczył do niego reporter.

Flegontycz z uczuciem ważności podkręcił siwe wąsy i z właściwą mu rozmownością zaczął:

— T-aak, lecieliśmy, młody człowieku, normalnie. Daliśmy dwa pierwsze: kołchozna zupa i czarnomorski barszcz, drugich dań cztery... Pozwólcie, towarzyszu, gdzie uciekacie...

We Władywostoku wszystkich czekała niemała robota. Trzeba było złożyć wizyty władzom, dokonać przeglądu samolotu i — przygotować go do drogi powrotnej. Korzystając z pierwszej nadarzającej się okazji, Wiatkin, Rodczenko, Sokołowski i Kirejew udali się do miasta.

Samochód, minąwszy Orlą Górkę, mknął główną ulicą. Po lewej stronie roztaczała się, ożywiona oceanicznymi statkami, panorama portu i szmaragdowe wody Amurskiej Zatoki.

Kirejew odwrócił się nagle do swych przyjaciół:

— Ja uważam, towarzysze, że niedaleko już do urzeczywistnienia marzenia naszego niezapomnianego bohatera — Czkałowa. Na tym statku dokonamy przelotu dokoła świata bez lądowania i bez uzupełnienia zapasu paliwa. Jak tylko wrócimy do Moskwy, musimy się zastanowić nad tym jak należy...

ZSRR

We wszystkich aeroklubach Związku Radzieckiego są na ukończeniu egzaminy końcowe dla pilotów szybowcowych, silnikowych i spadochroniarzy. W jednym z moskiewskich aeroklubów wyniki przedstawiają się następująco: 80% członków uzyskało ocenę — bardzo dobrą, a 20% — dobrą. Wyróżniono J. Samochina, z zawodu stolarza — stachanowca, oraz A. Paszuta, ucznia szkoły rzemieślniczej. Absolwenci - szybownicy posiadają na swoim koncie ponad 70 lotów szybowcowych, wykonanych w bieżącym sezonie.

* * *

Najnowszy kolorowy film radziecki pt. „Zdobycie Berlina" znajduje się w stadium montażowym. W scenach batalistycznych bierze również udział lotnictwo, które tak walnie przyczyniło się do ostatecznego zwycięstwa nad faszystami.

* * *

W jednym z garnizonów lotniczych otwarta została wystawa artystów-malarzy — lotników. Oprócz licznych obrazów (akwarele, pastel), przedstawiających życie codzienne pilotów i mechaników, bogato był reprezentowany dział portretów Lenina i Stalina.

* * *

W dniu 21 września odbyły się na lotnisku w Tuszyno pod Moskwą nocne skoki spadochronowe, zorganizowane przez sportowców aeroklubu im. W. Czkałowa. Spośród skoczków: Helena Władimirska wykonała 330 skok., Halina Piasecka 376 skok., a N. Jesionowa — 381 skok.



TADEUSZ JACORZYŃSKI, inż.

VI

Do grupy pierwszej zaliczamy: a) wskaźnik szybkości przepływu powietrza, wskazujący szybkość samolotu względem powietrza (szybkościomierz). Przyrząd ten może być w postaci płytki wystawionej na działanie powietrza lub w postaci rurek aerodynamicznych. b) Wskaźnik przepływu powietrza dający kąt natarcia, może być w postaci chorągiewki ustawiającej się podług kierunku przepływu powietrza. c) Sztuczny horyzont dający kąt pochylenia płatowca. d) Żyroskop, mierzący szybkość kątową obracającego się samolotu. Przyrząd ten tak samo zbudowany, jak zwykły skrętomierz, tylko wskazujący obrót samolotu dookoła osi poprzecznej (y). e) Wahadło, albo przyśpieszeniomierz. f) Wariometr, dający szybkość wznoszenia samolotu w kierunku pionowym. g) Przyśpieszeniomierz kątowy wokół osi poprzecznej (y).

Do drugiej grupy zaliczamy: a) Żyroskop, mierzący szybkość kątową samolotu dookoła osi podłużnej (w). Zasada skrętomierza. b) Sztuczny horyzont. c) Wahadło. d) Przyśpieszeniomierz kątowy dookoła osi podłużnej (x) samolotu.

Do trzeciej grupy zaliczamy: a) Wiatromierz z pionową osią, dający kąt ślizgu. b) Żyroskopowy wskaźnik kursu, dający odchylenia w stosunku do pola magnetycznego, d) Skrętomierz. e) Dwie dysze na końcach skrzydeł, dające różnicę prędkości obu końców skrzydeł, czyli dające prędkość kątową odchylenia kursu. f) Przyśpieszeniomierz kątowy, dający przyśpieszenie wokoło osi pionowej (z).

Z każdej grupy wybiera się niektóre przyrządy, ale tak, by nie dawały tej samej wartości zmiany stanu lotu płatowca. Każdy przyrząd ma swoje zalety i wady. Zastosowanie często zależy od osobistych zapatrywań konstruktorów. Powszechnie jednak jest wykorzystany żyroskop.

Istnieją różne rodzaje budowy automatycznego sterowania pod względem sposobu przenoszenia i wzmacniania siły potrzebnej do uruchomiania sterów. Najczęstsze spotykane dzisiaj systemy są następujące:

1. Sterowanie automatyczne całkowicie pneumatyczne. W takich urządzeniach napęd żyroskopów, przekaźnika i serwo-tłoków odbywa się przy pomocy ciśnienia powietrza.

2. Sterowanie pneumatyczno-hydrauliczne. Napęd żyroskopów, przekaźniki pracują na drodze pneumatycznej, natomiast silnik nastawiający (cylinder z tłokiem oraz tłoczek rozdzielczy) jest hydrauliczny.

3. Sterowanie penumatyczno-elektryczne — hydrauliczne. Napęd żyroskopowy penumatyczny. Przekazywanie impulsów na drodze elektrycznej względnie elektromagnetycznej. Silnik nastawiający hydrauliczny.

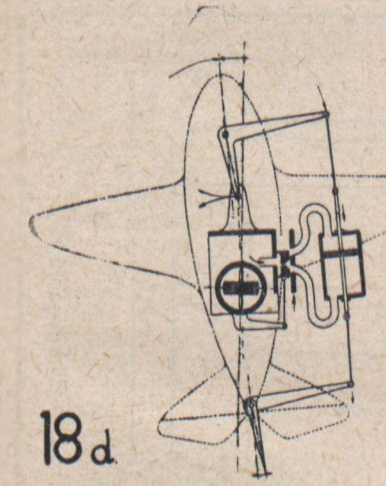
4. Sterowanie elektrohydrauliczne. Napęd żyroskopów, przekazywanie impulsów na drodze elektrycznej, silnik nastawiający hydrauliczny.

5. Sterowanie całkowicie elektryczne. Wzmacniacze elektronowe lub magnetyczne.

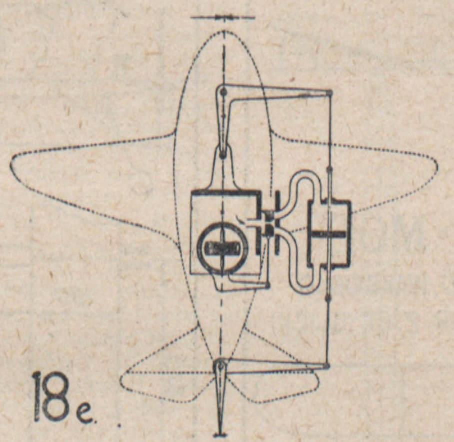
Ostatni system sterowania, tj. elektryczny znajduje coraz czestsze zastosowanie i wypiera sterowanie pneumatyczno-hydrauliczne. Zresztą jest to tendencja ogólna, gdyż najnowsze zwykłe przyrządy pokładowe pracują na drodze elektrycznej.

Na zakończenie należy dodać, że rozwój automatycznego sterowania bynajmniej nie jest skończony. Przeciwnie, coraz szybszymi krokami podąża naprzód, dostosowując się do wymagań, jakie stawia się dzisiejszym samolotom. Wielkie szybkości i osiągane wysokości samolotów będą wymagały bardziej precyzyjnego działania, a być może, że i innej zasady działania.

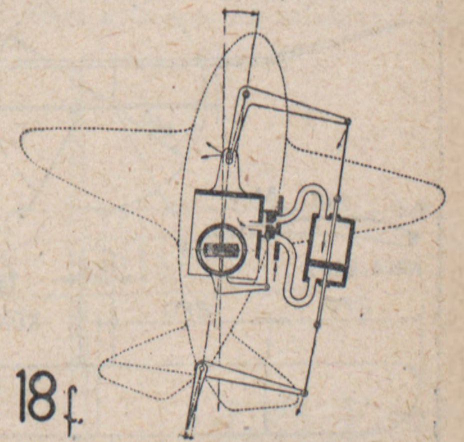
K o n i e c.



18d.



18e.



18f.

NOWE KSIĄŻKI W BIBLIOTECE LOTNIKA

1. W. Parczewski — „Tajniki przewidywania pogody". Wyd. Wiedza Powszechna. Nr 360 — rok 1949.

2. W. Parczewski — „Ukryte siły atmosfery" (meteorologia szybowcowa). Wyd. Wiedza Powszechna. Nr 423 — r. 1949.

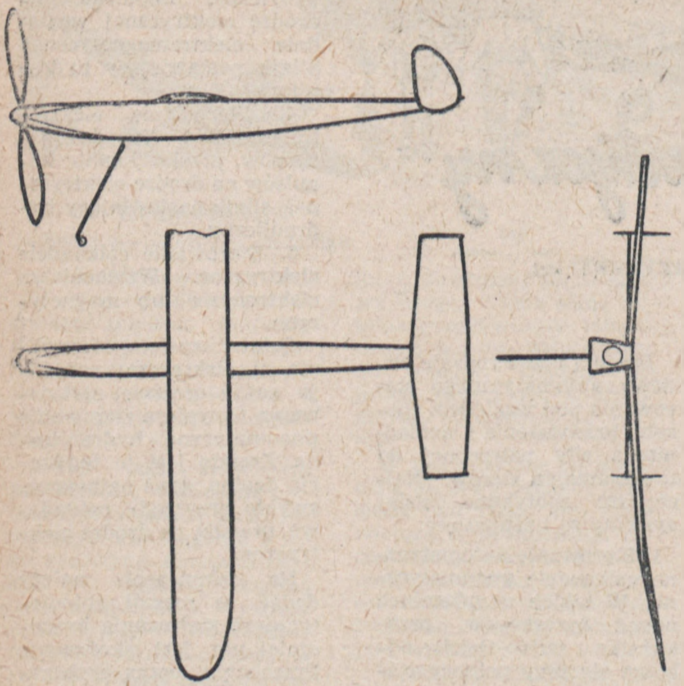
Wiosną bieżącego roku ukazały się nakładem Wiedzy Powszechnej dwie popularno-naukowe książeczki mgr. Władysława Parczewskiego, które nie zostały dotychczas omówione w SiM-ie, a warto z nimi zapoznać czytelników, gdyż spełniają one w pełni dwa podstawowe warunki, jakie stawia się tego rodzaju wydawnictwom. Po pierwsze — są przystępnie i żywo napisane i dlatego treść ich może być z łatwością przyswojona przez szerokie rzesze miłośników lotnictwa, a po drugie — mimo tej zalety nie deformują myśli naukowej; lecz jedynie znajdują dla niej jak najprostszą formę. Są to naprawdę książki, które spopularyzują meteorologię lotniczą w szerokim tego słowa znaczeniu.

W pierwszej z nich autor podaje podział powietrza na poszczególne jego odmiany (masy atmosferyczne), a następnie przechodzi do omówienia powierzchni (frontów), które rozdzielają poszczególne rodzaje powietrza, by wreszcie na zakończenie podać metody, którymi posługują się meteorolodzy w swoich usiłowaniach jak najdokładniejszego przewidywania pogody dni najbliższych.

O „Ukrytych siłach atmosfery" można właściwie powiedzieć to samo, choć jest ona poświęcona w zasadzie meteorologii szybowcowej, to jednak zawiera dużo omówień meteorologicznych, które zainteresują każdego, a szczególnie modelarzy, których modele — również wykorzystują siły ukryte w atmosferze. Poza tym zawiera ona wiadomości o ruchu powietrza, pionowej równowadze atmosfery i obserwacji chmur, które to wiadomości przydadzą się każdemu lotnikowi.

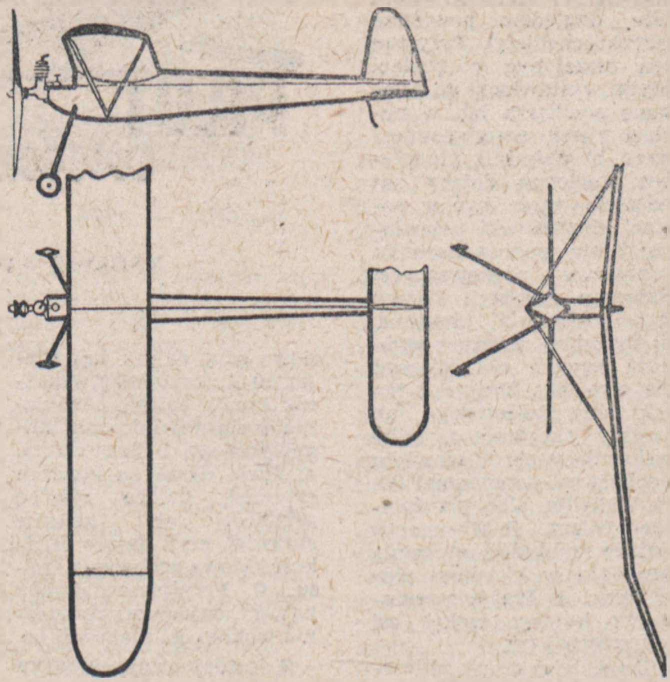
Książeczki mgr. Parczewskiego są ze wszech miar udane. Życzyć by tylko należało autorowi, aby uzupełnił je zeszytem, zawierającym wiadomości z meteorologii ogólnej, a mianowicie omówienia takich czynników, jak ciśnienia, temperatury, wilgotności, ruchu powietrza i kondensacji pary wodnej. Chodziłoby jednym słowem o napisanie książeczki, która stanowiłaby bazę, w oparciu o którą czytelnik jeszcze lepiej mógłby zgłębić tajemnice otaczającej go atmosfery.

MODELE Z I ZAWODÓW ZSRR I PAŃSTW DEMOKRACJI LUDOWEJ



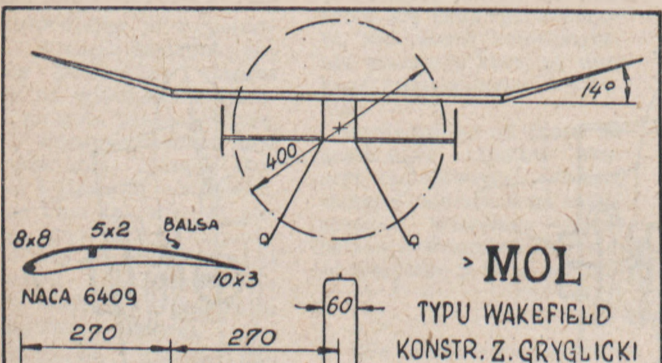
MODEL Z NAPĘDEM GUMOWYM KONSTRUKCJI JURII NASONOWA (ZSRR)

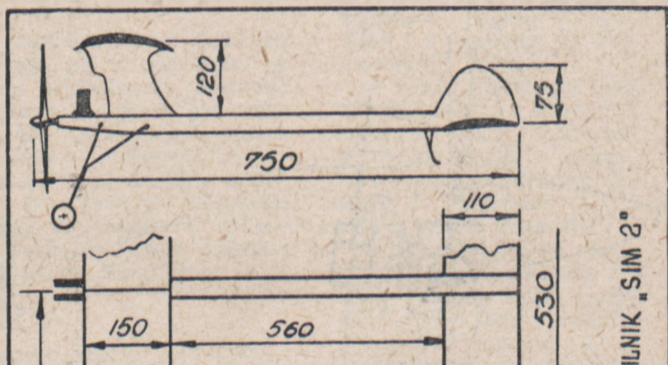
Rozpiętość — 1 400 mm, długość — 1,040 mm, powierzchnia skrzydeł — 18.28 dcm², powierzchnia statecznika poziomego — 5.80 dcm², średnica śmigła — 480 mm, ciężar gumy napędowej — 120 g, długość gumy — 950 mm, ciężar modelu — 290 g. Model ten zajął drugie miejsce w kategorii gumówek.



MODEL Z NAPĘDEM SILNIKOWYM KONSTRUKCJI GEORGY BENEDEKA (WĘGRY)

Zdobywcy pierwszego miejsca w kategorii modeli silnikowych. Rozpiętość — 1 260 mm, długość — 715 mm, powierzchnia skrzydeł — 17,70 dcm², powierzchnia statecznika poziomego — 4,70 dcm². Silnik „Atom" — 1,8 cm³, średnica śmigła — 280 mm, ciężar modelu — 315 g.





UWAGA CZYTELNICY!

Wobec licznych zapytań wyjaśniamy: plany modeli samolotów redukcyjnych można nabywać tylko w kompletach (po 8 sztuk). Cena kompletu wynosi 200 złotych.

Zamawiać należy w Wojskowej Księgarni Wysyłkowej — Warszawa, ul. Krakowskie Przedmieście 11, wpłacając równocześnie pieniądze na konto czekowe P.K.O. Nr I — 8000.

TYGODNIOWA KRONIKA MAŁEGO LOTNICTWA

Ubiegły tydzień zaznaczył się zgłoszeniem trzech bardzo dobrych lotów modeli szybowców. W kolejności wyczyny naszych modeli przedstawiają się następująco:

Model szybowca WK-25 konstrukcji Wojciecha Kossakowskiego z Warszawy przeleciał odległość około 46 km (Warszawa — Mikanów, k. Mińska Mazowieckiego). Model odnalazła obywatelka, Józefa Woźniak, mieszkanka wsi Mikanów, przekazując model tamtejszej placówce Stronnictwa Ludowego, które przesłało szybowiec do Ligi Lotniczej. Obecnie zbierane są potrzebne dokumenty w celu zatwierdzenia rekordu w ARP.

Drugim pięknym wyczynem był lot modelu konstrukcji Jerzego Śmielkiewicza z Gliwic. W dniu 16.6 49 r. szybowiec w trzecim starcie zginął z pola widzenia po 9 min. 21 sek., zanurzając się w cumulusie (podstawa chmur wg relacji szybowników wynosiła wówczas około 1 200 metrów). Po trzech dniach nadeszło zawiadomienie do Okręgu Wojewódzkiego LL, że model lądował w dniu 16.6.1949 w miejscowości Psary powiatu Chrzanów, woj. Krakowskie, to jest w odległości około 42,5 km od miejsca startu, przebywając w powietrzu około 2 godzin 9 minut. Ponieważ model zgłoszony był do rekordu oraz wszystkie dokumenty zostały zebrane, sądzić należy, że wyczyn ten ma największe szanse na szybkie zatwierdzenie przez Komisję Sportową ARP.

Muszę nadmienić, że w jednym z następnych numerów SiM-u podamy plan i opis rekordowego modelu, który posiadał ciekawą mechanizację, a mianowicie: sterowanie wariometrem. Ale o tym osobno.

Trzecim z kolei ładnym wynikiem, 15-km przelot, może się pochwalić kolega Lech Czarnecki z Brwinowa k. Warszawy. Sylwetkę jego modelu zamieszczamy obok.

Jak widać, chłopcy starają się. Niestety, mamy jeszcze jeden słaby punkt do przezwyciężenia. Zbyt późno zgłaszamy wyczyny modelarskie. Uważam, że w tym wypadku należy brać przykład od szybowników, którzy natychmiast, i do tego telegraficznie, powiadamiają odnośne władze o swoich wyczynach. Tabelka rekordów zaczyna się pomału poprawiać. Wierząc niektórym kolegom, sądzić należy, że do końca roku „wyjdzie na światło dzienne" jeszcze kilka rekordów. Oby przepowiednie się sprawdziły!

Nie tylko jednak tabela rekordów modelarskich zaprząta naszą uwagę. W końcu roku chcemy podsumować wyniki „akcji M" (Motoryzacyjnej). Narazie oczekujemy zamówień na silniki: Ratyńskiego i Olachowskiego „SM-2" i „SM-3". Dalsze wiadomości z terenu silnikowców czekają na opublikowanie. Tegoroczny dorobek będzie wcale pokaźny.

Na zakończenie dzisiejszej kroniki zamieszczam list, otrzymany od prezesa koła LL przy państwowym Liceum w Kartuzach (woj. Gdańskie):

„— W kwietniu 1949 r. zarząd koła zawarł ustną umowę z ZHP, na podstawie której ZHP dało lokal przeznaczony na modelarstwo, za co członkowie ZHP korzystali z materiałów Ligi Lotniczej. (Prace postępowały szybko naprzód do czerwca bieżącego roku). Obecnie przez niedociągnięcia ze strony Woj. Okręgu Ligi Lotniczej, modelarnia znajduje się w poważnych kłopotach. Brak jest materiałów modelarskich. Mimo że wysłaliśmy zapotrzebowanie na materiały modelarskie 30.VI br, nie otrzymaliśmy ich dotychczas. Należy zwrócić uwagę, że przewodniczący koła LL przy Liceum interweniował w tej sprawie osobiście dnia 5.IX br. w Dyr. Okręgu Ligi Lotniczej, gdzie otrzymał odpowiedź, że najpóźniej przy końcu tego tygodnia przyjedzie delegat z Okr. Woj. Ligi Lotniczej, przywiezie materiały modelarskie i załatwi sprawy Ligi Lotniczej na terenie Kartuz. Jednak dotychczas żadnego delegata nie było".

Pytam więc wspólnie z kolegami z Kartuz: Gdzie podział się delegat z okręgu LL? Bo jak się nie znajdzie i nie załatwi sprawy natychmiast, to my wspólnie z Ligą poszukamy — ale chyba już innego delegata.

Obserwator

MODEL Z NAPĘDEM GUMOWYM KONSTRUKCJI BORYSA KASZONOWA — ZSRR

Na ostatniej stronie niniejszego numeru zamieszczamy plan modelu gumówki konstrukcji B. Kaszonowa. Rysunek modelu jest kopią planu wydanego przez organizację małego lotnictwa w ZSRR.

Model wykonany jest całkowicie z materiałów krajowych. Posiada płat dzielony, podwozie chowane i śmigło składane. Śmigło jest bardzo oryginalnie wykonane, a mianowicie: łopatki są sklejone z kilku warstw sztywnego kartonu i osadzone w drewnianej piaście. Układ parasola wsparty jest dwoma bambusowymi zastrzałami. Profil skrzydeł konstruktora, własny, wklęsły, profil statecznika poziomego cienki, wklęsły, oklejony jednostronnie.

Przy przeglądaniu rysunku należy posługiwać się zamieszczoną skalą. P. E.

CSMM

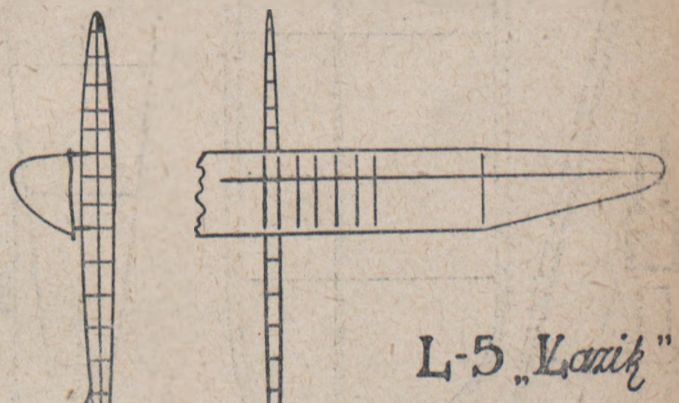
CSMM podaje do wiadomości wszystkim zainteresowanym modelarzom, że istnieją i działają następujące Okręgowe Składnice Materiałów Modelarskich przy Okr. Woj. LL:

1.	w Warszawie	—	CSMM	ul. Marszałkowska 62.
2.	„ Rzeszowie	—	„	ul. Jagiellońska 5.
3.	„ Szczecinie	—	„	Al. Wojska Polskiego 60.
4.	„ Bydgoszczy	—	„	ul. 1. Maja 92.
5.	„ Katowicach	—	„	ul. Młyńska 22.
6.	„ Poznaniu	—	„	ul. Wały Jana III 12.
7.	„ Gdańsku	—	„	Gdańsk — Wrzeszcz, ul. Kościuszki 36.
8.	„ Białymstoku	—	„	ul. Krakowska 1.
9.	„ Kielcach	—	„	ul. Sienkiewicza 25.
10.	„ Krakowie	—	„	ul. 1. Maja 6.
11.	„ Lublinie	—	„	Plac Litewski 1.

W związku z tym wszyscy modelarze z terenów ww. okręgów winni zamawiać materiały w Składnicach Okręgowych, a nie w CSMM, jak to miało miejsce dotychczas.

Modelarnie i modelarze z okręgów nie posiadających dotychczas składnic, mogą się zaopatrywać w materiały w CSMM, ale wyłącznie za pośrednictwem swoich Okręgów LL. Zamówienia winny być przeprowadzane zbiorowo.

Jednocześnie zawiadamia się, że są w sprzedaży plany modeli redukcyjnych w cenie 200 zł za komplet (8 szt. planów), które można nabyć w Okręgowych Składnicach Materiałów Modelarskich.

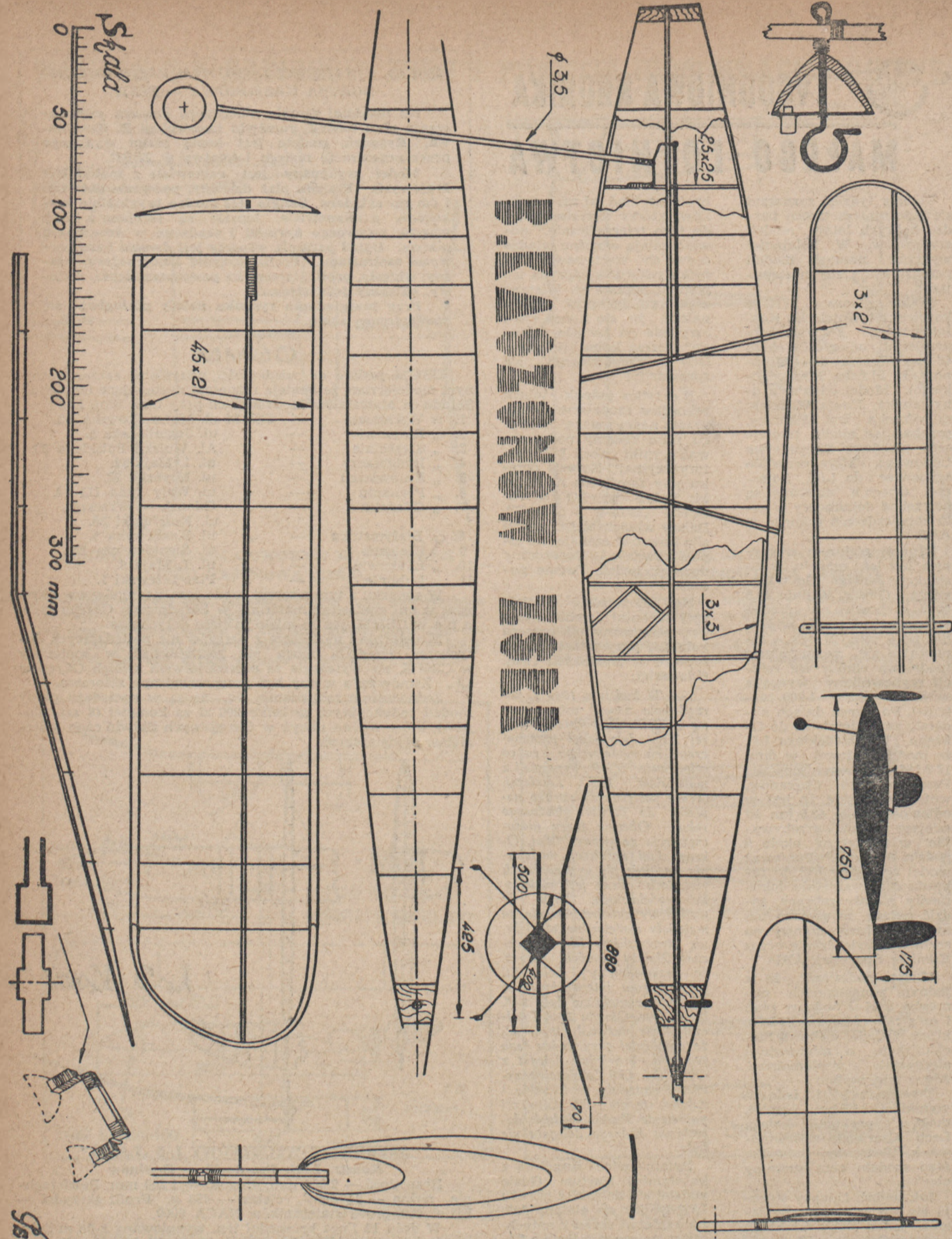


SZYBOWIEC WYCZYNOWY L-5 „ŁAZIK"

Konstr. Lech Czarnecki — Brwinów

Rozpiętość — 2 000 mm, długość — 1 250 mm. Powierzchnia nośna — 41 dcm², ciężar — 495 g. Profil skrzydeł — Eiffel 400, profil stateczników NACA 0009.

W dniu 12 lipca br. model ten, wyholowany z 50 m holu, przeleciał odległość 15 km (Brwinów — Wężych k. Warszawy). Model obserwowano w ciągu 22 minut do chwili zniknięcia w chmurach. Całkowity lot modelu trwał 1 godz. 20 minut.



Redaktor Naczelny: ALFRED WINDHOLZ, mjr

WYDAJE: „Prasa Wojskowa" przy współudziale Ligi Lotniczej. Adres Redakcji: Warszawa 5, ul. Krak. Przedmieście 11/6
Tel.: 88 350, 88 352, 80 582, 80 583, wewn. 40 albo 45. Adres kolportażu: W-wa, Aleje Jerozolimskie Nr 55 (Gmach WIG)

WARUNKI PRENUMERATY: miesięcznie 55 zł; kwartalnie — 150 zł; półrocznie 280 zł; rocznie 520 zł. Wpłacać czekami na konto PKO 1-978, właśc. Wyd. Czasopism Lotn. Warszawa

Nr 1663 — Z.G.P.W., Warszawa, ul. Grochowska 194. Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem. — B-89331

Cena 15 zł